

TEMÁTICAS ANTROPOLÓGICAS

LA METODOLOGÍA ES MOVIMIENTO. PROPUESTAS PARA EL ESTUDIO DE LA EXPERIENCIA URBANA DEL TRANSITAR APOYADAS EN EL USO DE LA IMAGEN

METHODOLOGY IS MOVEMENT: IMAGE-USE-SUPPORTED PROPOSALS FOR STUDYING THE URBAN TRANSIT EXPERIENCE

Christian O. Grimaldo*

Resumen: Presento una estrategia metodológica dirigida a la comprensión y el análisis de las formas objetivadas e interiorizadas de la ciudad a partir de la experiencia del tránsito. Las herramientas que comparto consideran dos expresiones fundamentales de la experiencia: la práctica-vivencial y la imaginaria-referencial. Enfatizo el papel clave que desempeña la aproximación colaborativa y dialógica apoyada en el uso y la creación de imágenes para comprender la experiencia de los transeúntes.

A lo largo del texto muestro algunos esbozos interpretativos para mostrar las posibilidades analíticas del método que puede utilizarse para identificar las imbricaciones entre la ciudad practicada, percibida e imaginada por diversos transeúntes, en este caso usuarios del transporte público en el área metropolitana de Guadalajara.

Palabras claves: metodología colaborativa, antropología visual, movilidad, imaginarios urbanos, psico-geografía.

METHODOLOGY IS MOVEMENT: IMAGE-USE-SUPPORTED PROPOSALS FOR STUDYING THE URBAN TRANSIT EXPERIENCE

Abstract: I present a methodological strategy that seeks to understand and analyze the city's objectivized and interiorized forms, based on the transit experience. The tools I share take up two of the experience's fundamental expres-

* Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.

ISSN en trámite, Bajo licencia Creative Commons
ENCARTES antropológicos 2 • septiembre 2018-marzo 2019, pp. 36-74
Recepción: 14 de febrero de 2018 • Aceptación: 31 de mayo de 2018
http://www.encartesantropologicos.mx

sions: related to life-practice and the imaginary-referential. I emphasize the critical role collaborative and supported-dialogic approximations play in using and creating images to understand the transit experience.

Throughout the text I present interpretative models to demonstrate analytical-method possibilities that can be used to identify overlap between the way a variety of those in transit—in this case, metro Guadalajara's public-transportation users—interact with, perceive and imagine the city.

Keywords: collaborative methodology, visual anthropology, mobility, urban imaginaries, psycho-geography.

No hay un mapa definido para esos traslados sin fin,
donde el medio de transporte resulta
más significativo que el entorno.
Juan Villoro.
El olvido: un itinerario urbano.

Primera ubicación: el origen de una pregunta al transitar

Estructuro este artículo a partir de la similitud de una estrategia metodológica con un camino que se recorre, en ocasiones de manera sinuosa y muchas de las veces con giros inesperados. Es así que describo cinco diferentes ubicaciones y sus consecuentes desplazamientos originados a partir de la necesidad de dar lógica a la práctica investigativa en el entorno urbano. Con esto busco dar cuenta de la manera en que la metodología en antropología urbana requiere ser, en sí misma, un movimiento. Tal como se verá en las siguientes secciones, lo que inició como un estudio sobre la experiencia práctica y vivencial del transitar viró hacia la indagación sobre la experiencia simbólica de dicha práctica, para lo cual el uso de la imagen se volvió clave como parte de una estrategia de comprensión. El motivo de tal viraje lo produjo la misma experiencia de transitar por la ciudad con una mirada antropológica guiada por las miradas de los transeúntes cotidianos.

La primera ubicación que presento aquí coincide con el origen de mi interés por estudiar la relación del transitar cotidiano con las formas de ser, practicar e imaginar a la ciudad, éste nació de la manera más inesperada pero quizá más apropiada posible: mientras viajaba en un vehículo del transporte público en la ciudad que habito y por la que transito desde mi infancia.



Al igual que los millones de personas que viven en el área metropolitana de Guadalajara (AMG) y que muchas otras que residen en ciudades, me he visto en la necesidad de trasladarme entre distintos puntos de ella para desarrollarme como persona.[1] El transporte público fue –desde la adolescencia y durante la mayor parte de mi vida– la forma más asequible para trasladarme y realizar las actividades de estudio y trabajo a las que debo la oportunidad de estar escribiendo hoy este tipo de reflexiones.

En uno de esos aparentemente insignificantes y tediosos trayectos, una mañana en hora pico, me di cuenta de que había ciertas recurrencias en lo que percibía día tras día como parte de mi vida cotidiana en la ciudad. En un pequeño momento de extrañeza me pareció percibir una relación entre los paisajes industriales por los que transitaba la ruta del transporte público y los rostros, formas de vestir, hablar e incluso pensar de quienes viajábamos diariamente por ese mismo camino. La gente que me parecía obrera descendía del autobús donde había industrias, la gente que me parecía oficinista se bajaba donde había edificios de aspecto ejecutivo, la gente que me parecía estudiante lo abandonaba donde pudiera transbordar con destino a sus escuelas. Así tuve mis primeras dos preguntas, quizá igual de complejas: "¿yo que pareceré?" y la segunda "¿transitar por los mismos lugares todos los días influiría de alguna manera en la forma en que quienes viajábamos en el vehículo de transporte público nos percibíamos a nosotros mismos y a la ciudad?" Sentí la necesidad imperativa de platicar con los otros viajeros sobre esto, pero en un primer momento me pareció que no podría hacerlo, porque para ello tendría que entablar conversación con desconocidos y sabía, implícitamente, que eso no debe hacerse en el transporte público.

Narro este preámbulo a manera de introducción porque fue la necesidad de entrar en diálogo la que me llevó a proponer la metodología que presento en este artículo, como posibilidad para identificar formas objetivadas e interiorizadas del espacio urbano en la experiencia de los transeúntes y usuarios del transporte público. Los primeros dilemas a los que me enfrenté fueron los de pensar cómo estudiar aquello de lo que yo mismo formaba parte y en qué términos podría construir una definición

---

[1] El área metropolitana de Guadalajara (AMG) está integrada por ocho municipios conurbados del estado de Jalisco: Tonalá, San Pedro Tlaquepaque, Guadalajara, Zapopan, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos.

horizontal sobre lo que me parecía un principio del orden de la vida urbana que se crea y re-crea todos los días a partir de las prácticas de quienes transitamos por la ciudad.

Esta reflexión tiene relación directa con la discusión de las metodologías horizontales (Corona y Kaltmeier, 2012) porque el diálogo con usuarios del transporte público me permitió desarrollar una estrategia metodológica que pudiese dar cuenta de los procesos de intersubjetividad que subyacen la experiencia del tránsito por la ciudad. Para mí, el encuentro con las experiencias de otros que transitan la misma ciudad que yo, representó la oportunidad de ver, como en un espejo, el rostro colectivo del que formo parte como residente de la misma ciudad que estudio. Al mismo tiempo, me permitió poner a discusión mis propias concepciones sobre el espacio urbano y las personas que lo producen.

Retomo mi práctica investigativa para discutir la manera en que, al estudiar temas relacionados con el movimiento, curiosamente la propia metodología de mi estudio se fue formando en movimiento; tal como lo describen Corona y Kaltmeier (2012) al referirse a las particularidades que adquieren las metodologías horizontales, debido a su interés por estudiar procesos sociales antes que definir verdades o certificar preconcepciones del investigador.

El objetivo que persigo es mostrar una propuesta metodológica que incorpora diversas herramientas visuales para la comprensión dual de la experiencia del tránsito. Considero que el uso de la fotografía y la cartografía, como complemento del acercamiento etnográfico al estudio del tránsito, habilita perspectivas analíticas que muestran el proceso de construcción social de la ciudad en su complejidad práctica, física y simbólica.

Segunda ubicación: la experiencia como vehículo para comprender lo urbano

Una vez que tuve certeza sobre la pertinencia de acercarme al estudio de la correlación entre la ciudad y los transeúntes como objeto de estudio antropológico, fue necesario identificar una puerta de acceso comprehensivo que me permitiera desarrollar una estrategia metodológica. Me pareció que lo idóneo sería abordar este fenómeno mediante el estudio sistemático de la experiencia en el plano de la vida cotidiana.

Aquí tomaré por experiencia el cúmulo de conocimientos sobre el mundo social adquiridos mediante la vivencia personal y/o la referencia



social, que a su vez sirven para orientar las prácticas y los sentidos que atribuimos a nuestra vida cotidiana. Alfred Schütz recurrió a una tipificación similar a ésta para referirse al acto, definido como "una vivencia instalada en el repositorio de conocimientos disponible de algo concretado, sea real o imaginario" (Schütz, 1932: 60). Esto quiere decir que, desde este tipo de perspectivas, existen dos formas de adquirir conocimientos sobre el mundo social que orienten nuestros actos en la vida cotidiana: mediante la vivencia y práctica inmediata o mediante la referencia imaginaria contextual; la primera nutrida principalmente por la vivencia personal, la segunda por el marco histórico-cultural.

Considerar el rol de lo imaginario como constitutivo de la experiencia referencial es imprescindible, sobre todo en términos de lo urbano. En palabras de García Canclini (2007: 91), "lo imaginario remite a un campo de imágenes diferenciadas de lo empíricamente observable. Los imaginarios corresponden a elaboraciones simbólicas de lo que observamos o de lo que nos atemoriza o desearíamos que existiera". Esto quiere decir que, a pesar de que se trate de elementos diferenciados de lo empíricamente observable, no se trata de algo ajeno a la experiencia empírica, por el contrario, como bien reconocen Hiernaux y Lindón, se trata de "una fuerza actuante, no una simple representación, una manera de asimilar la realidad vivida y actuar en ella" (2007: 158).

Pensar en la dualidad de la experiencia vivencial/referencial conlleva asumir que tales conocimientos están imbricados, de manera que las vivencias personales nutren las referencias sociales y éstas a su vez pueden preceder y perfilar el tipo de vivencias personales; se trata de una dialéctica continua que ordena nuestro ser y estar en el plano de la vida cotidiana. Entendida así, la experiencia perfila el tipo de acercamiento que las personas tenemos con la realidad, así como el deseo o evitación que guardamos respecto a determinadas prácticas, personas, relaciones, objetos y lugares en la ciudad.

El entorno urbano es un entramado de relaciones sociales, arquitectónicas y simbólicas. Tales atributos constituyen a las ciudades en un conglomerado de estructuras socializantes que ordenan y modelan a las personas que las practican de manera cotidiana. La ciudad no modela a las personas a manera de un ente superior, sino mediante el entramado intersubjetivo que precede a sus individualidades producido y reproducido mediante sus propias prácticas en la vida cotidiana, sustentadas a su vez en

el sentido que las personas les otorgan. De ahí que Fernández Christlieb (2004: 14) afirme que "el ser humano es estrictamente ser urbano, porque la humanidad es en primer lugar urbanidad".

Es por lo anterior que diversos autores han propuesto pensar a la ciudad desde su característica colectividad, ya sea como un modo de vida (Wirth, 1938), un estado de ánimo (Park, 1999), un pensamiento (Fernández, 2004) e, incluso, una experiencia corporal (Sennett, 1997). En todo caso, se trata de apreciarla como un proceso colectivo, intervenido por una serie de interacciones comunes y no como una suma de elementos materiales o un mero escenario en el que ocurren conductas individuales.

Para poder acercarme analíticamente a la experiencia, tanto vivencial como referencial, de quienes transitan por la ciudad, recurrí a las ideas del construccionismo social propuestas por Berger y Luckmann (2006), desde las cuales se puede analizar el proceso de objetivación de la realidad urbana en el mundo de la vida cotidiana. Así, las esferas social, física y mental que constituyen la vida urbana pueden visualizarse como un *continuum* articulado, en el cual el transitar representa un dispositivo de interiorización constante de formas, normas y símbolos. Al transitar aprendemos, reforzamos y/o refutamos experiencias referenciales, mediante la vivencia personal; lo cual constituye una dialéctica entre lo vivido y lo referenciado descrita por autores como Castoriadis (2013) en términos del proceso dialéctico entre lo instituido y lo institucionalizante que configura el cambio y la permanencia de la sociedad.

Recupero el énfasis que ponen Berger y Luckmann (2006: 37) al considerar la vida cotidiana como "la realidad por excelencia". Para ellos, la vida cotidiana es la realidad desde la cual articulamos nuestros pensamientos y acciones respecto del mundo social en que nos desarrollamos. Esto quiere decir que es a partir de la experiencia cotidiana que las personas percibimos, interactuamos e interiorizamos la ciudad, con lo cual además nos constituimos como seres urbanos, al tiempo que reproducimos el orden urbano que da sentido a las ciudades.

Berger y Luckmann propusieron un aparato conceptual interesado en conocer la manera en que la realidad se construye socialmente. Para ellos, "el hombre de la calle vive en un mundo que para él es 'real', aunque en grados diferentes, y 'sabe', con diferentes grados de certeza, que este mundo posee tales o cuales características" (2006: 11). Por ello, sostenían que la sociología del conocimiento debería centrarse sobre todo en "lo que la



gente 'conoce' como 'realidad' en su vida cotidiana" (p. 29). A ese tipo de conocimiento lo reconocieron como el conocimiento del sentido común y en él ubicaron al tipo de conocimiento "sin el cual ninguna sociedad podría existir" (Berger y Luckmann, 2006: 29).

La experiencia de la vida cotidiana ha sido un eje de articulación teórica recurrente en el estudio de las esferas física, social y mental de las ciudades. Ya sea para trabajar con el espacio, paisaje y territorio (De Castro, 1997), situar el plano donde las personas presentan sus actuaciones mediante las interacciones (Goffman, 1997) o discutir sobre la formación y acción de los imaginarios urbanos (Ortiz, 2006). De ahí que, por ejemplo, propuestas para etnografiar los lugares como la de Vergara (2013) recurran a lo cotidiano como articulador de los itinerarios y trayectos que las personas practican a escala micro (casa), meso (meso) y macro (ciudad).

En el caso concreto de la experiencia del tránsito también se han desarrollado múltiples esfuerzos metodológicos, de los cuales deriva mi propuesta. Tal es el caso de lo que Büscher y Urry (2009) reconocen como métodos móviles, producto de lo que identifican como un "giro a la movilidad", caracterizado por la identificación de nuevas entidades de estudio en el campo de la vida cotidiana. La propuesta de tales métodos apunta a considerar el valor de lo múltiple, lo caótico y complejo que ocurre en el espacio entre el aquí y el allá que suelen representar el origen y el destino de los puntos geográficos donde se ubican los escenarios de estudio antropológicos. Para este tipo de propuestas, el trayecto mismo es el objeto de estudio.

Para Büscher y Urry (2009) los métodos de investigación se asumen móviles en dos sentidos; por un lado, están aquellos que buscan seguir las formas interdependientes e intermitentes del movimiento físico de personas, imágenes, información y objetos (Sheller y Urry, 2006); y por otro aquellos que se pretenden sintonizar en la organización social del movimiento, como consecuencia de moverse con y por los colaboradores de la investigación. En este segundo caso, se trata de investigaciones sobre cómo personas, objetos, información e ideas se mueven y movilizan en interacción con otros, lo cual revela una gramática del orden social, económico y político (Sheller y Urry, 2006: 103). Lo interesante de estos dos sentidos es la descripción y el análisis de los métodos que las personas usan para lograr y coordinar orientaciones y normas en el mundo social por el que transitan.

Entre las formas más comunes de practicar estos métodos se encuentra la práctica de seguir a las personas en movimiento mediante técnicas



como el *shadowing* o sombreo (Alyanak *et al.*, 1980), con el fin de identificar sus relaciones con los lugares o eventos durante sus trayectos por la ciudad. Como ejemplo de este tipo de ejercicio puede consultarse el trabajo de Jirón y Mansilla (2014), en el que utilizan el sombreo para dar cuenta de las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de transeúntes en la ciudad de Santiago de Chile.

También están las técnicas enfocadas a participar en patrones de movimiento mientras se desarrolla la investigación, como el andar acompañado (Morris, 2004) a diferencia del sombreo, esta herramienta implica una relación más directa con los colaboradores de investigación, mediante la inmersión en sus cosmovisiones. Suele caracterizarse por incluir entrevistas que ocurren durante los trayectos, en las cuales se buscan descripciones detalladas de lo percibido, lo sentido y lo significado por parte de los colaboradores de investigación. Este tipo de herramientas son básicas, pero se complejizan según las necesidades y preguntas antropológicas de la investigación, en algunos casos involucrando el uso de herramientas tecnológicas, visuales, textuales o cartográficas como en el trabajo de Büscher (2006) sobre la percepción e intervención del paisaje en el Reino Unido.

Una estrategia metodológica para estudiar el tránsito y su sentido ordenador en la vida urbana podrá variar en términos de las técnicas empleadas, pero sugiero que éstas se articulen en torno al abordaje de las tres esferas clave en que ocurre la experiencia: la material, correspondiente con la experiencia de lo percibido; la social, vinculada a la experiencia de lo practicado; y la simbólica, vinculada a la experiencia de lo imaginado. Las tres esferas se encuentran entrelazadas de manera co-constitutiva y sólo pueden separarse en términos analíticos, dado que, en la realidad, ocurren y existen como un mismo fenómeno.

Propongo considerar estas tres esferas a partir de lo propuesto por Henri Lefevbre, quien consideró la existencia de tres tipos de espacio: 1) el espacio percibido (real-objetivo), 2) el espacio concebido (de los expertos, científicos y planeadores) y 3) el espacio vivido (de la imaginación y lo simbólico, dentro de una existencia material).[2] Retomo la expresión de

---

[2] *Cfr.* Edward Soja (2008) tiene una definición muy distinta de la misma trialéctica del espacio. Sobre todo, en el caso del espacio concebido, por el que entiende al espacio que es imaginado y representado. Por espacio vivido considera al espacio producto del concebido y percibido.

esta trialéctica para dar cuenta del proceso mediante el cual los individuos interiorizan la ciudad que practican, pero en este caso me interesa pensar más en términos de experiencia que de espacio; por ello, opto por hablar de lo percibido, lo practicado y lo imaginado. Utilizo distintos adjetivos para definir la experiencia porque considero, por ejemplo, que hablar del espacio concebido como el espacio de los expertos pasa a un plano analítico distinto del que me interesa mostrar aquí. Otro de los motivos que persigo es evitar los problemas que puede engendrar la similitud de los adjetivos "percibido" y "concebido" tal como se traducen al español de la propuesta original de Lefebvre; por fines prácticos, me parece que es mejor hablar de lo percibido, lo practicado y lo imaginado de la mano con la experiencia.

Para el abordaje de las tres esferas mencionadas propongo: 1) la lectura del paisaje urbano mediante el registro sistemático de sus regularidades durante el tránsito a partir de recorridos estratégicos; 2) la práctica del tránsito urbano para reconocer los patrones rituales, códigos y normas de interacción propios de la vida cotidiana desde el movimiento; 3) la exteriorización y objetivación de aquellos elementos de la vida urbana que los transeúntes mantienen interiorizados como parte de sus imaginarios urbanos, y 4) la definición y puesta en común de la experiencia y los significados atribuidos a la ciudad desde la mirada de los propios transeúntes.

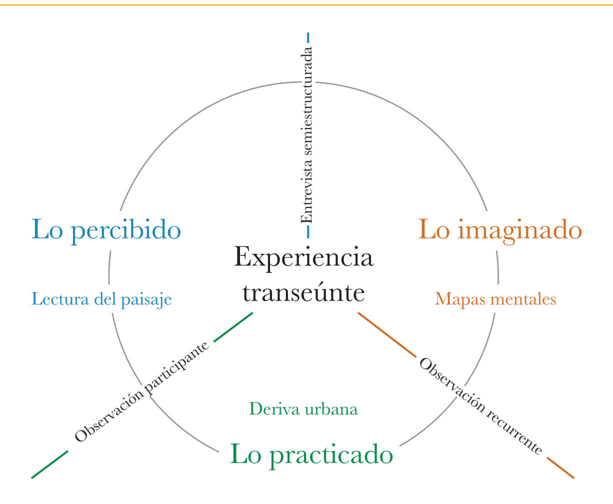


Imagen 1. Componentes de la experiencia transeúnte y técnicas asociadas a su estudio
Fuente: Elaboración propia.

En los siguientes apartados presento algunas de las situaciones que dieron origen a la estrategia metodológica que he comentado, así como algunas reflexiones en torno a las técnicas utilizadas para el registro de la experiencia de transitar. Enfatizo el tipo de información que emana de sus usos y la forma en que se entrecruzan dos tipos distintos de experiencias en el mismo quehacer del investigador: la del transeúnte observador y la del transeúnte cotidiano. El investigador que estudia el tránsito cotidiano es ante todo un transeúnte y eso conlleva diversos retos y virtudes en la investigación.

Como se verá, el estudio y análisis de la experiencia del tránsito a partir de herramientas etnográficas, en mi caso, derivó en la necesidad de pensar y tipificar la diversidad de la experiencia más allá de su lado vivencial, para pensar en sus componentes referenciales. Esto quiere decir que no toda la experiencia está definida en términos personales y/o individuales, sino que muchas de las veces la experiencia social-referencial perfila y filtra tales tipos de experiencia al transitar. El uso de la imagen se volvió clave para poder comprender mejor cómo se articulan ambos tipos de experiencia en la vida cotidiana. Esto ocurrió sobre todo a partir del reconocimiento del papel que desempeñan la apariencia y la percepción en la experiencia y la categorización social de los transeúntes, lo cual se verá en los siguientes apartados.

Tercera ubicación: la ciudad percibida y practicada (la observación en tránsito y la entrevista semiestructurada)

En mi caso, y muy probablemente en el de muchos estudiosos de la cultura urbana, la observación sirve para re-conocer la ciudad que uno practica y en la cual ha sido socializado. El re-conocer implica la posibilidad de volver a conocer aspectos de la vida urbana desde una mirada extrañada y obligatoriamente curiosa (nunca desde cero), de manera que la observación y los registros que deriven de ella problematicen y desestabilicen la mirada normalizada del investigador. Me referiré a este ejercicio como observación en tránsito, sin pretender añadir otra técnica más al cajón ya extenso de las múltiples existentes, sino para destacar que, en este caso, la observación participante precisa del tránsito como lógica articuladora.

Dado que la investigación que realicé se interesó en la percepción y experiencia del tránsito por el territorio urbano, me planteé la posibilidad

de estudiar a profundidad cinco rutas del transporte público en su trayecto de ida y vuelta.[3] Seleccioné rutas que transitaran por los diversos puntos cardinales de la ciudad en trayectos norte-sur, este-oeste, suroeste-noreste, noroeste-sureste y una circundante. En el mapa 1 presento los trayectos que dichas rutas siguen; como se verá, cumplen con el objetivo de contrastar la diversidad de paisajes de la ciudad según sus puntos cardinales. Busqué abordar las rutas en tres distintos horarios y diferentes días de la semana, de manera que pudiese identificar variaciones en la interacción, los tipos de transeúntes y las condiciones de las zonas por las cuales circulan las distintas rutas del transporte público.

Trayecto	*Ruta*	*Distancia total en km*
Circundante	380	64.4 km
Noroeste-sureste	275	33.78 km
Suroeste-noreste	258-A	26.54 km
Este-oeste	51-C	31.90 km
Norte-sur	50-B	25.98 km

Tabla 1. Propuesta de rutas a estudiar según recorridos cardinales.
Fuente: http://rutasgdl.com/. Consultado el 10 de diciembre del 2014.



Mapa 1. Rutas reales según recorridos cardinales para el ejercicio de observación
Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps, INEGI 2015

[3] Para el 2015, la ciudad de Guadalajara contaba con casi 300 rutas en funcionamiento, lo que obligaba a encontrar una forma estratégica para observar aquello acorde a los objetivos de mi investigación.

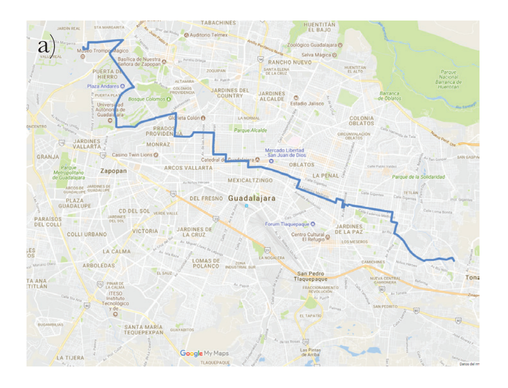
Durante los recorridos me dediqué a observar principalmente la apariencia de las personas (edad, género, tez, vestimenta), el tipo de paisaje (fachadas arquitectónicas, vegetación, vialidades, vehículos, paradas de autobús, publicidad) y las interacciones entre usuarios (símbolos, avisos, normas implícitas y explícitas, charlas informales).

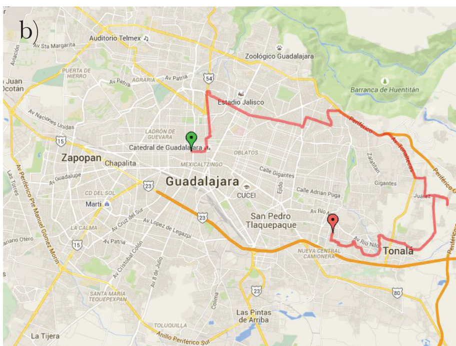
Una vez que mis observaciones comenzaron a reiterar lo que ya había apreciado en múltiples recorridos, decidí modificar la lógica bajo la cual los realizaba. Así, opté por continuar la observación en tránsito, pero esta vez bajo la lógica de dejarme llevar por la curiosidad y el azar. Los trayectos azarosos me sirvieron para corroborar mis primeras apreciaciones y para poder romper con las limitaciones que me imponía viajar a lo largo de una ruta completa. En ciertas ocasiones, por ejemplo, había sentido curiosidad por descender en paradas donde mucha gente lo hacía, para apreciar los rumbos hacia los que transbordaba la mayoría y qué características tenían estos espacios de transbordo. Andar a la deriva (Pellicer, Rojas y Vivas, 2013) me permitió satisfacer esa curiosidad. Como se aprecia en la imagen 2, la forma de los recorridos realizados a la deriva suele ser confusa y no transmite la idea de un recorrido funcional, antes bien, el trazo de éstos da cuenta del azar y la curiosidad.

Finalmente, realicé tres recorridos siguiendo la ruta de usuarios del transporte público colaboradores del proyecto; en éstos aprovechaba para ver si, en un recorrido realizado de manera común, apreciaba los mismos aspectos de la interacción y las características del paisaje. Además, aproveché para platicar con las tres personas sobre lo que consideraban recurrente en sus viajes diarios, los actores que solían ver, los lugares por los que transitaban y sus opiniones sobre el servicio y el recorrido en general.

La observación en tránsito sirve para elaborar un registro de patrones de interacción comunes y normas en el uso del transporte público mediante notas escritas en un diario de campo, apoyado de fotografías que ayudan a coleccionar recurrencias en el paisaje y las interacciones. La fotografía, en este caso, sirve para crear un registro y una narrativa etnográfica más detallada, apoyándose en la forma de los trayectos como una guía para ordenar y dar sentido a la experiencia. Al día siguiente de cada recorrido, me sentaba frente a la computadora a transformar mis notas telegráficas en un diario de campo. En una ventana de mi ordenador abría el mapa de mi recorrido, y en otra mi carpeta de fotografías; al momento de escribir, tanto las fotografías secuenciadas como el mapa me ayudaban







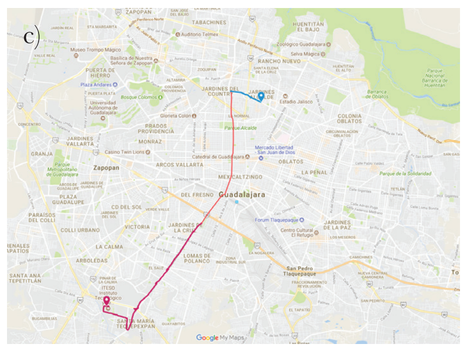


Imagen 2. La forma de los recorridos: a) ruta completa, b) a la deriva, c) usuario colaborador

Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps, INEGI, 2015. Para realizar el trazado de los trayectos utilicé, en todos los casos, el GPS de mi dispositivo de telefonía inteligente.

a recordar elementos que no había anotado en mi libreta y, de cierta manera, re-experimentaba el trayecto.

Las notas generadas por este tipo de observaciones pueden mostrar recurrencias y contrastes bastante reveladores. Por ejemplo, en el caso del AMG, el paisaje contrasta enormemente en el recorrido de una misma ruta del transporte público, al grado de generar una sensación de extranjería dentro de la propia ciudad. Las fotografías tomadas a lo largo del recorrido, puestas en orden de sucesión, permiten identificar contrastes que pueden asociarse claramente como fronteras simbólicas. En las imágenes que muestro a continuación, presento uno de los resultados que provienen de la colección de fotografías en tránsito; en este caso, puede reconocerse el contraste entre las fachadas arquitectónicas de dos puntos cardinales distintos del AMG.[4]

[4] Las diferencias no se limitan únicamente a las fachadas arquitectónicas, sino también a la publicidad, las prácticas en el espacio urbano, los vehículos en que se transportan las personas, la vegetación e, incluso, los olores. Un análisis más detallado de estas ob-

En una entrada de mi diario de campo relataba, sobre mi experiencia de transitar por la zona de la imagen 4, lo siguiente:



Imagen 3. Fachadas en la zona oriente del AMG, en el municipio de Guadalajara.
Fuente: Colección Christian O. Grimaldo. Fotografía tomada en el trayecto de la ruta 51-C



Imagen 4. Fachadas en la zona poniente del AMG, en el municipio de Zapopan
Fuente: Colección Christian O. Grimaldo. Fotografía tomada en el trayecto de la ruta 51-C

---

servaciones puede consultarse en Grimaldo (2017) *La práctica del recorrido como construcción de sentido y territorialidad en la vida urbana. Anuario de Espacios Urbanos*, núm. 24, pp. 17-37.



> Me atrevería a decir que de las rutas que he observado hasta hoy es en ésta, y en particular en esta zona [del poniente], donde siento una mayor sensación de extrañamiento, una suerte de barrera a mi presencia. Cuando observo el contenido de los anuncios espectaculares de la zona reconozco que publicitan productos o establecimientos que no concuerdan con mi estilo de vida, lo mismo ocurre con las agencias automotrices de lujo que parecen ser una constante comercial. La sensación se repite cuando el camión pasa por calles flanqueadas por los muros prolongados de los fraccionamientos exclusivos que se protegen de las miradas de los transeúntes. Aquí me siento como un intruso.

Sin una noción del recorrido y su respectiva narrativa, las fotografías pierden sentido y se desarticulan. Como sostienen Ardévol y Muntañola (2004: 24):

> Pensar en la fotografía desde la mirada es reconocer que en la relación entre nuestra mirada y la imagen interviene nuestra experiencia, nuestra memoria y nuestro conocimiento del mundo, y en esta relación compleja la imagen nos proporciona nueva información y nuevo conocimiento.

Ardévol y Montañola completan la cita anterior diciendo que "pensar en la imagen como mirada también nos vierte hacia el sujeto, a preguntarnos cómo somos mirados y a reconocer la mirada del otro" (2004: 24). Esto deriva en un segundo aporte de la observación en tránsito que descubrí a partir de una dificultad técnica. Se trató de la respuesta a una duda sumamente importante para mí desde el principio de mi investigación: la imagen que los otros usuarios tenían de mí. Todo comenzó a raíz de las ocasiones en que me era imposible sentarme, una vez a bordo de la unidad, para tomar notas tranquilamente, lo cual resolví tratando de emular las estrategias de otros actores del autobús:

> Para tomar algunas notas recurrí a la postura corporal que he visto que toman las personas que tocan la guitarra en los camiones. Pies separados, rodillas un poco flexionadas y cintura recargada en los asientos o postes de la unidad. Esto me ayudó a mantener el equilibrio, aunque no solucionó del todo la incomodidad al escribir (Christian O. Grimaldo. Diario de campo. Lunes 25 de mayo de 2015).

Después de abordar rutas por cierto tiempo, noté que mi práctica de tomar notas a bordo del camión pasaba inadvertida, lo cual me resultó muy cómodo. Tiempo después me di cuenta de que esto ocurrió debido a que mi mochila y mis posturas corporales para tomar notas fueron muy similares a las que usan los "checadores". Se trata de personas asignadas para supervisar las distintas rutas, especialmente en términos de los horarios en los que circulan y la distribución obligada de boletos de pasaje entre los usuarios. Estas personas, además, suelen subir con un cuaderno o una tabla en la cual toman notas.

Es común que cuando un "checador" sube a un vehículo del transporte público, solicite los boletos del pasaje a los usuarios, lo que se refleja en una búsqueda ansiosa de éstos entre sus pertenencias. Se dice que, de no mostrarlo, el "checador" puede solicitar al usuario que descienda de la unidad, aunque nunca he visto que esto ocurra. Luego de ser consciente de esta similitud con mi apariencia, me di cuenta de que, en ocasiones, cuando la gente me veía a bordo, de pie y tomando notas, buscaban su boleto de pasaje con esa desesperación de quien no quiere que lo bajen del autobús, incluso noté que a veces tomaban la actitud disimulada de quien no encontró su boleto y no quiere que lo vean. Mi cuerpo y mi apariencia transmitían algo inesperado por mí a los demás, el contexto del autobús me transformaba para algunos en "checador". Entender que no pasaba inadvertido, sino que era confundido, me llevó a repensar mi hacer antropológico.

Darme cuenta a partir de la propia experiencia de que, en la ciudad, el contexto personifica y, sobre todo, de que sólo en función de mi apariencia yo podía pasar ante los otros por algo que no era me llevo a cuestionar el valor de los registros que había realizado. Mis notas estaban llenas de observaciones en las que suponía que determinados sujetos tenían tal o cual rol según su apariencia, y ahora me daba cuenta de que en muchos casos esto no se adecuaría a sus realidades concretas e individuales. No obstante, esto volvía aún más importante el reconocimiento del papel que desempeñan las percepciones que nos hacemos de los otros y su correlación con el contexto urbano al transitar. ¿Dejaría de ser real aquello que rige nuestras conductas en el espacio público sólo porque no lo constatamos todo el tiempo?

Aquí fue donde regresar a las ideas de Berger y Luckmann cobró un sentido orientador en mi investigación, puesto que, en el estudio de las



interacciones *en* la calle y las concepciones *de* la calle, no importa como tal si la realidad de la apariencia corresponde con la realidad fáctica, sino el hecho de que esa realidad percibida es la que ordena las prácticas de quienes perciben, dando sentido a algo que bien podría leerse como una interacción desde lo imaginario. Lo anterior quiere decir que la experiencia vivencial no ocurre nunca separada de la referencial y muchas veces, incluso, es la segunda la que limita las experiencias vivenciales.

El orden urbano en que vivimos se sustenta más de lo que parece en el imaginario urbano, debido a la compleja e inmensa cantidad de interacciones fugaces que ocurren en la calle. Para dar sentido a los encuentros con lo desconocido e inesperado, las personas articulamos una realidad urbana que se fundamenta en un imaginario construido a imagen y semejanza de la cultura urbana en la que somos socializados; al mismo tiempo, esa ciudad adquiere formas materiales que se corresponden con el imaginario que alimentamos todos los días. El proceso no es lineal, y justo la confrontación de ese componente imaginario mediante la experiencia vivencial es lo que permite la posibilidad de transformar la ciudad material y socialmente; o, en su caso, reafirmarla.

Para darle un valor intersubjetivo a esta estrategia no basta con la observación, es necesario un diálogo con los otros que sirva para articular las experiencias. De tal manera, me di a la tarea de encontrarme con otras personas usuarias del transporte público que pudiesen compartir conmigo su experiencia, lo cual me llevó a encontrar diversas formas de registrar sus experiencias en términos físicos, sociales y simbólicos.

Con los actores identificados, me dispuse a mantener conversaciones a manera de entrevistas semiestructuradas, donde pudiese conocer más sobre la biografía y experiencias de usuarios con perfiles diversos. Con esta técnica profundicé en las normas explícitas e implícitas de la interacción en los autobuses; el reconocimiento de lugares en la ciudad y su asociación con lo temido o lo deseado; el sentido de pertenencia a determinadas zonas; las pautas de socialización propias del transitar en autobús y la experiencia de sus trayectos cotidianos.

Las primeras conversaciones me guiaron al desarrollo y puesta en marcha de la siguiente parte de la estrategia, más enfocada a la comprensión del papel que desempeña lo que se percibe de la ciudad en la construcción de tipificaciones sobre las personas que transitan la ciudad. En voz de los propios colaboradores, el transporte público representa una

forma de conocer la diversidad de la ciudad. Cuando les pregunté sobre aprendizajes que consideraran adquiridos a partir del uso del transporte público, surgían respuestas como la siguiente:[5]

> Conoces lugares, calles, avenidas, barrios, de que vas en el camión y vas ubicando pa'un lado y pa'otro de la ciudad. Como agarras normalmente una ruta y conoces toda la rutina más o menos de ese camión, luego de repente ya [cambias a] otro trabajo u otro, si otro lado y que estás también acostumbrándote a agarrar ése, también vas reconociendo diferentes lugares; que a veces en los carros no reconoces porque siempre vas por las avenidas casi más rectas que te llevan, y en el camión no, el camión te lleva por barrios diferentes. [Ves] cómo viven y aparte los barrios cómo se ven, cómo son los barrios también de distintos lados (Donato, 59 años, agente de ventas).

Otros destacaron el uso del transporte público como facilitador del reconocimiento de los otros que practican la ciudad mediante el solo hecho de percibirlos. Algo que ocurre de manera muy distinta en otras modalidades de tránsito, sobre todo con el automóvil. Para Adán,

> [El transporte público] te acerca más a las personas, o sea, si tú toda tu vida estás dentro de un carro, pues no vas a tener nada con qué convivir más que con las paredes del carro, pero si te mueves en transporte público, pues aunque no las conozcas, aunque no platiques con ellas tú las ves ¿no? y percibes sus problemas, percibes si están enojados, si están felices, si tienen prisa, o sea, percibes muchas cosas de ellas y aunque no te platiquen de su vida tú puedes conocer un poquito más de las personas con el simple hecho de subirte a un camión (Adán, 20 años, estudiante de universidad privada).

La correlación entre la materialidad de las zonas y la sensación de seguridad era una mención explícita en varias de las experiencias, como en la opinión de Bertha al referirse a una zona de la ciudad en la que se siente tranquila:



[5] Todos los nombres aquí son seudónimos, pensados para guardar el anonimato de los colaboradores.



> [Me gusta la zona de Providencia y Terranova], se me hace súper seguro, de verdad de que puedes andar con el teléfono y de que vas caminando súper tranquilo, de que te encuentras a gente y... no toda, pero la gran mayoría es amable, o de que sacan a pasear a sus perritos y así y con correa, así que súper educados. Me encanta [se lo atribuyo a] la infraestructura, de que... me gusta también, o sea que está limpia, no tiene grafiti, no hay tanta basura, de que veo muchos policías a veces rondando por ahí, no muchísimos, pero me ha tocado ver patrullas que pasan por ahí. No sé, yo creo que también como la parte de... como gente de buenos recursos ¿se puede decir así? entonces como que sabes que no te van a hacer nada, porque no tienen la necesidad ¿de hacerte algo? (Bertha, 22 años, estudiante de universidad privada).

La misma Bertha me contó de su preferencia por utilizar los servicios de transporte público de lujo ofrecidos por la línea TUR, debido a que éstos le generaban mayor sensación de seguridad que los vehículos de transporte convencional, sobre todo por dos motivos: el primero era que la ruta que solía utilizar contaba con cámaras de seguridad a bordo; el segundo tenía que ver con la desconfianza que le generaba lo que, en su percepción, se trata de un tipo particular de usuarios que no suelen utilizar esta clase de transporte público, a los que describió de la siguiente manera:

> Voy a sonar mal, nunca lo digo, pero como si, gente como muy morena y así como fea, o sea fea no sé cómo definir, pero... fea. Y así de que tienen unos peinados ridículos que me ha tocado ver, se ponen un montón de gel aquí *señala su sien* ¡¡ay no, horrendo!! no sé por qué lo hacen... pero no sé, que pantalones aguados y no sé, camisas flojas, o cuando tienen gorra o... de esos que tienen gorra y luego aparte usan otra gorra aquí en la chamarra (Bertha, 22 años, estudiante de universidad privada).

Incluso en su misma ruta, Bertha distinguió entre usuarios que le generaban mayor confianza que otros, según las zonas. En su discurso aparecieron correlaciones entre zonas, apariencias y sensaciones como el miedo o la seguridad. En la zona que consideró segura, describió a los usuarios así:

> Casi siempre siento que son como trabajadores, entonces van de vestir, no sé, ¿con camisa de botones? y no sé, con uniforme o de que huelen un montón



> a perfume, se acaban de bañar (Bertha, 22 años, estudiante de universidad privada).

Mientras que la parte insegura de la ruta la asoció con personas de distinta apariencia:

> Pues con pantalón de mezclilla o no sé, sudadera o gente que me imagino que hace aseo en casas de... como cuando llegas a Plaza del Sol y luego se da vuelta como por avenida Obsidiana, entonces hay muchas mujeres que se bajan ahí, son como señoras del aseo, eso creo, no sé, no estoy segura, un poco más humildes (Bertha, 22 años, estudiante de universidad privada).

Aurelia, otra de las colaboradoras, me compartía su interés por conocer zonas distintas de las que solía recorrer en sus trayectos; en su descripción aparecía la curiosidad por percibir las diferencias físicas e interaccionales de una zona a la que referencialmente reconocía como discriminatoria:

> Quisiera conocer las zonas ricas como Andares ¿Palacio... cómo se llama el otro? Puerta de Hierro y esas cosas, pero como para ver qué tan diferente es la gente o... cómo se mueven ahí o cómo me tratan, no sé, dicen que tratan muy mal a los que no somos de ahí (Aurelia, 22 años, estudiante de universidad pública).

Cuando cuestioné a Aurelia sobre la forma en que se imaginaba esas zonas ricas, mencionó atributos estéticos que caracterizaban por igual los cuerpos y las formas arquitectónicas. Distinguió a los habitantes de la zona que consideró privilegiada incluso en su tono de piel y puntualizó: "aunque sean morenos, no sé, no siento que sean como el moreno que yo tengo". Lo cual seguía reforzando el aparente nexo entre lo percibido y lo imaginado sobre ciertas zonas de la ciudad.

Otros testimonios, como el de Elda, de profesión arquitecta, me sugerían lecturas autorreflexivas sobre la condición clasista del transporte público en el AMG. Ella recordó que la primera vez que utilizó el transporte público mintió a su familia para poder abordarlo, debido a que tenía restricciones muy claras para su uso, sobre todo por el imaginario negativo atribuido tanto al servicio como a la gente que lo utiliza:



> Yo vengo de una familia de clase media, media alta, en la que... eh, me inculcaron como que el camión es para pobres ¿no? entonces tú no puedes subirte a un camión, porque tú no eres pobre, ¿sabes? ese imaginario superfuerte que tenemos, entonces a veces le mentía a mi mamá porque me chocaba que fueran por mí a la escuela porque me parecía una pérdida de tiempo, de dinero; mi mamá renegaba por el tráfico y pues "para qué vas por mí" ¿no? No te compliques la vida, déjame regresarme en camión. Entonces había como una confrontación de ideologías en ese sentido, porque mi mamá lo veía como "te van a violar, te van a robar, el camión es peligroso, se sube gente no deseada", etc. (Elda, 32 años, arquitecta).

Este tipo de experiencias y opiniones me llevaron a la siguiente parte de la metodología, más enfocada en profundizar en las conexiones entre la forma que adquiría la ciudad en su imaginario, los sitios en que identificaban fronteras perceptuales y la relación que juega su rol de transeúnte en la construcción de tales tipificaciones, consideradas como antesalas para la acción y la experiencia vivencial.

Cuarta ubicación: la experiencia de la ciudad imaginada (los mapas mentales)

Una vez consciente del valor que tienen la percepción y las apariencias en los sentidos que otorgamos a la ciudad y lo urbano, me encontré con la necesidad de formular una manera de identificar formas objetivadas de los imaginarios urbanos de otros transeúntes. Al mismo tiempo, necesitaba poner en diálogo la percepción que yo había tenido acerca del paisaje y las interacciones de los usuarios del transporte público.

A partir de la observación en tránsito y las entrevistas semi-estructuradas, dibujé un posible orden en el paisaje y las interacciones que corresponde con determinadas formas de practicar e identificarse en la ciudad. Tal como Reguillo (2000: 87) sostiene: "la diferenciación en las percepciones y usos del tiempo-espacio genera diversos programas de acción que a su vez definen *regiones de interacción*", y serán éstas, en buena medida, las que nos permitan comprender patrones de diferenciación y segregación urbana en un espacio público que suele asumirse homogéneo. La forma que atribuimos a la ciudad desde nuestra percepción importa en la medida en que ésta se vincula directamente con las maneras en que la practicamos.

La expresión de la forma de la ciudad en la concepción de un individuo y los rasgos colectivos que se desprenden de ella han resultado de suma relevancia para la comprensión de la cultura urbana. El desarrollo de una propuesta analítica sobre las imágenes de la ciudad por parte de Lynch en 1960 (Lynch, 2008) y de los mapas cognitivos por parte de Downs y Stea en 1970 corresponden con la necesidad de construir información sobre las maneras en que los sujetos configuran el sentido de las ciudades que practican. En palabras de Downs y Stea:

> El mapeo cognitivo es un proceso compuesto de una serie de transformaciones psicológicas mediante las cuales una persona adquiere, codifica, almacena, recuerda y decodifica información acerca de las ubicaciones y atributos relativos de los fenómenos en su entorno espacial cotidiano (Downs y Stea, 1974: 312).

Los mapas mentales se pueden expresar de varias maneras, entre ellas la narración y la representación gráfica; en ambos casos, mediante la presentación de sitios y sucesos ordenados en una secuencia que cobre sentido al estar unida por una línea o trayecto. Esto quiere decir que lo que hace subjetiva a la cartografía es el acto de pensar y articular una serie de puntos conectados o desconectados en un plano (físico o mental), con el fin de dotar de sentido a la experiencia o las prácticas urbanas. Las rutas, las tácticas, la biografía, los marcadores emotivos, los tiempos; todos fijan coordenadas de sentido y por ello el uso de mapas de este tipo permite exteriorizar y objetivar los procesos de singularización de la ciudad.

Los mapas mentales incitan a las personas para dotar a la ciudad de una forma con sentido, creada a partir de sus experiencias. Para la obtención de estas representaciones, di a cada colaborador una hoja blanca tamaño carta, un lápiz de madera, un borrador y un sacapuntas. Partí de esta consigna: "te voy a pedir que dibujes en esta hoja un mapa de la ciudad en la que vives, lo que tú consideres tu ciudad, y los lugares que reconozcas mejor en ella. Puedes empezar por donde quieras y agregar lo que desees. Si necesitas más hojas puedes tomar las que necesites". En seguida le acercaba a cada persona un pequeño altero de hojas blancas y le aclaraba que podía tomarse todo el tiempo del que dispusiera para elaborarlo. En todos los casos, los mapas fueron creados en sesiones individuales, sólo ante mi presencia.

No debe pasar desapercibido que, si bien se trata de representaciones hechas por sujetos individuales a partir de su percepción y experiencia de la vida urbana, estas expresiones cartográficas dan cuenta de patrones de interiorización de la ciudad en función del tipo de recorridos que cada uno de los transeúntes realiza. Es así que los mapas mentales dan pie para generar tipificaciones a partir de lo compartido por los propios transeúntes.

La imagen 4 muestra un ejemplo del valor analítico que ofrecen los mapas mentales. En este caso, se muestra el mapa creado por Adán, un estudiante de universidad privada. Como se puede apreciar, su representación de la ciudad corresponde con el tipo de recorrido que realiza todos los días a través de la línea 1 del tren ligero. De hecho, en la imagen que elaboró, la ciudad está articulada a partir de las dos líneas existentes del tren ligero, caracterizadas por vías que atraviesan la hoja vertical y horizontalmente. Un detalle importante es la presencia de la leyenda "-$" en

---

Adán

Estudiante de universidad privada.

20 años.

Escolaridad: Preparatoria La Normal, Guadalajara.

- Tiempo de trayecto: 60 minutos.
- Longitud del trayecto: 19.6 km.
- Rutas: 604 y Tren ligero (línea 1)

Origen — Parte 1 — Pedestre

Destino — Parte 2



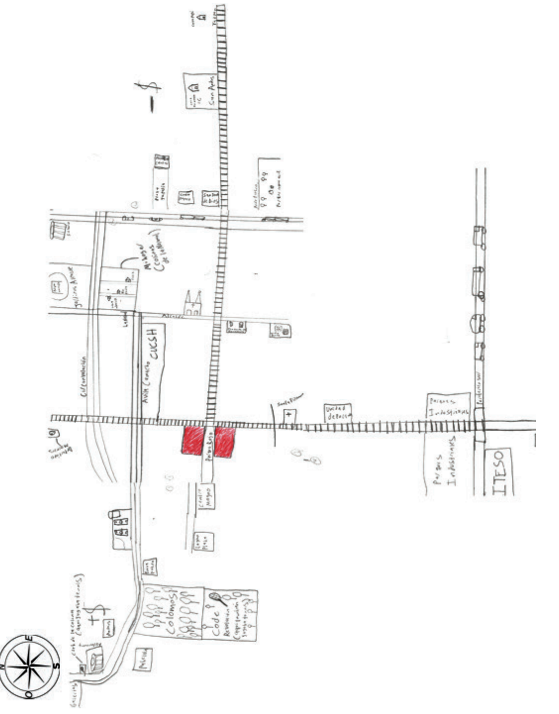


Imagen 4. Mapa mental de Adán.
Fuente: Colección Christian O. Grimaldo, 2015.

el oriente y la leyenda "+$" en el poniente de la representación. En el imaginario de Adán y su descripción narrativa están representadas las diferencias captadas en las imágenes 2 y 3 que mostré en el apartado anterior, lo cual da cuenta de que las diferencias en el paisaje tienen un correlato de significados atribuidos a marcadores de clase socioeconómica.

En el siguiente ejemplo presento el mapa creado por Fausto, un albañil que no tiene un recorrido predefinido debido a su oficio. Sus trayectos duran lo mismo que los proyectos para los cuales es contratado. Él fue la primera persona que me explicó por qué la ruta 380, que circula por el circuito Periférico del AMG, está asociada con una alta presencia de usuarios de oficio albañiles, pues el trazo circundante de la ruta les permite llegar a distintos puntos de la ciudad mediante pocos transbordos.[6] Al explicarme

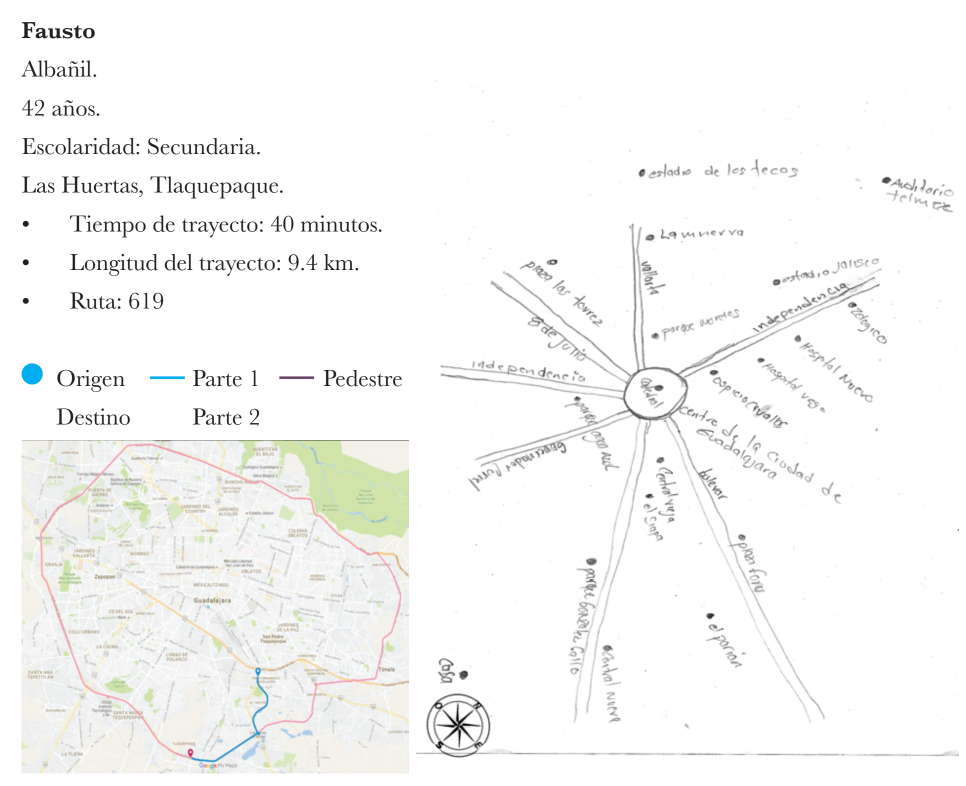


Imagen 5. Mapa mental de Fausto.
Colección: Colección Christian O. Grimaldo, 2015.

[6] Esta ruta, además, es una de las más estigmatizadas debido a la creencia normalizada



su representación, me decía que, para él, "la ciudad es como una rueda de bicicleta, las avenidas son los rayos y el Periférico es el rin".

La forma urbana representada en los mapas no sólo me permitió identificar concepciones del entramado urbano que correspondían con las observaciones en tránsito que había realizado, sino incluso encontrar paralelismos con mi forma de organizar la estrategia metodológica. Al ver el mapa de Fausto, me di cuenta de que la traza que presentaba se parecía mucho a la estrategia que yo había propuesto desde un principio para estudiar el paisaje urbano a partir de sus distintos puntos cardinales, la cual puede verse en el mapa 1. Nuestra lógica partía de un objetivo común: abarcar la mayor parte del AMG en el menor número de trayectos posible. Esto cobra mayor sentido considerando que la morfología de la ciudad de Guadalajara es concéntrica, y 80% de las rutas del transporte público circulan por el centro de la ciudad que tanto él como yo practicamos (Caracol Urbano, 2014).

De los 17 mapas mentales elaborados por los colaboradores, únicamente en dos no fue tan evidente la influencia de los trayectos en la imagen de la ciudad que tienen los transeúntes, pero indudablemente forma parte de ella. En ese par de casos, los colaboradores representaron únicamente la zona próxima al vecindario que habitan; el motivo es que en ese fragmento de la ciudad era donde se sentían en lo que definieron como su ciudad; sobre todo, lo que marcaba la diferencia con el resto de la ciudad fue que era en ese fragmento donde descansaban del constante tránsito. Esto quiere decir que la experiencia del transitar prolongado limita su noción de ciudad a espacios acotados, en los cuales no experimentan la sensación de encuentro con la extrañeza o lo inesperado. Este par de mapas son la idealización de una ciudad donde la longitud y los tiempos de los trayectos se acortan. El punto clave para poder leer este tipo de representación es, en todo caso, acompañar a la imagen creada con la lectura de los trayectos y las narraciones detalladas de quienes los crean. Este tipo de

---

de que en ella ocurren múltiples situaciones de acoso, robo y violencia, por lo cual se ha ganado apelativos como el de "sexochenta". No es fortuito que se le asocie con este tipo de significados negativos, dado que es una ruta que circunda las periferias físicas y sociales de la ciudad. La lectura etnográfica que realizo apunta a que la estigmatización de la ruta está asociada, por principio, con un fuerte sesgo clasista según el cual los albañiles son tomados como un símbolo de lo popular y lo perverso.

mapas son un pretexto perfecto para iniciar la conversación y encontrar los entrecruces de la experiencias vivenciales y referenciales.[7]

Uno de los detalles más esclarecedores que surgieron del análisis en conjunto de los mapas fue la relación existente entre el centro y la periferia en todos los casos. La morfología concéntrica de Guadalajara, articuladora del AMG, marca la pauta en la concepción mental de cada uno de los colaboradores. La estructura de los mapas se articula a partir de las conexiones viales entre el centro histórico y lo que existe más allá de él.

El papel que desempeña el Anillo Periférico es crucial para comprender la forma colectiva de la ciudad. En el sentido que se ha presentado en los mapas mentales, tiene dos principales funciones: facilitador vial y frontera cultural. En el primer caso se trata de un circuito que facilita el transporte de las personas a diversos sitios de la ciudad. En el segundo, funge como un límite entre el adentro y el afuera de lo que se considera en algunos casos el escenario de lo urbano y en otros el AMG.[8]

La representación del Periférico en los mapas establece un más allá de Guadalajara que no sólo marca diferencias en el territorio, sino también en el paisaje, en los servicios y en los sujetos que habitan-transitan lo que excede dicho circuito. En la concepción de los transeúntes colaboradores, vivir fuera del Periférico implica la necesidad de planear trayectos más complejos, basados en distancias mayores, vehículos en peores condicione, en compañía de personas de poblaciones marginadas. En el AMG, el circuito del anillo periférico demarca la periferia social.

En contraposición al Periférico, que simboliza la forma de lo lejano, está el centro, que es símbolo de lo cercano; juntos marcan en el espacio en blanco de los mapas con los valores del aquí y allá, lo cercano y lo lejano. Es tal la naturalidad con que el centro se concibe vinculado a la ciudad que no sólo aparece en la mayor parte de los mapas, sino que en varios casos lo representan con mayor detalle, en buena medida a partir de sus marcadores icónicos. En varios mapas, el centro es origen del resto de las

---

[7] En el proyecto de tesis doctoral del cual forma parte esta reflexión presento un análisis exhaustivo de estas formas a partir de siete tipos ideales.

[8] Retomo la apropiación de Renée de la Torre sobre el concepto de fronteras culturales de Renato Rosaldo, a partir del cual considera que las fronteras culturales operan a un nivel de representación e interiorización grupalizada "a partir de la cual se distinguen las categorías de identidad social" (De la Torre, 1998: 47).





zonas que configuran la forma colectiva de la ciudad, componente que guía la orientación de la traza de los mapas mentales; una suerte de rosa de los vientos del espacio interiorizado. Esto es sumamente esclarecedor para comprender la relación entre la experiencia de los usuarios del transporte público y la forma en que imaginan la ciudad, sobre todo si se retoma el hecho de que la mayoría de las rutas del transporte público atraviesan el centro, como si éste fuera un embudo del servicio. No por nada suele darse el consejo de que, si un día uno se pierde en Guadalajara, tome un camión que lo lleve al centro y de ahí transborde a su respectivo destino.

Quinta ubicación: las superposiciones entre lo vivido y lo referenciado (mapeo del imaginario)

Ahora que los mapas mentales me habían mostrado que existían correspondencias entre lo visto a partir de la observación en tránsito, lo escuchado en las entrevistas y lo plasmado en los mapas mentales, sentía aún mayor necesidad de visibilizar la relación entre la experiencia vivencial y referencial de los transeúntes del transporte público. Las técnicas que he descrito hasta ahora dan cuenta de algunos indicios que relacionan los paisajes y cuerpos percibidos a lo largo de los trayectos con ciertos correlatos socioeconómicos y raciales, así como con determinadas sensaciones de deseo o repulsión.

A lo largo de mis recorridos, reuní una colección de 3 809 fotografías; la mayoría dan cuenta de una colección de situaciones urbanas que muestran una territorialidad creada por mi propia mirada desde el tránsito. Al repasar mi archivo fotográfico, caí en cuenta de que podía recordar casi exactamente el punto geográfico donde había tomado cada foto, debido al trabajo exhaustivo que había realizado al redactar mis diarios de campo, apoyado en los mapas de mis recorridos.

En una de mis lecturas metodológicas, encontré pistas sobre el uso de las imágenes para el análisis de la experiencia urbana en relación con los diversos lugares de la ciudad. Aguilar (2006) describe una estrategia que considera la posibilidad de emplear imágenes para evocar diversos lugares en la concepción de las personas que transitan la ciudad. El autor describe este tipo de imágenes como “parlantes”, debido a que su función es la de incitar a la narración de la experiencia y, a su vez, incitar a la creación de ámbitos de significado (Aguilar, 2006: 137).

La técnica mencionada por Aguilar es una expresión de lo que Amphoux (citado por Aguilar, 2006) denominó “técnica de observación recu-



rrente", en la cual se presentan materiales audiovisuales ante habitantes de la ciudad con la intención de que éstos dejen fluir sus interpretaciones de los lugares a partir de la imagen; según Amphoux, esto no busca hacer hablar a las personas, sino a la ciudad (Aguilar, 2006: 136). Este tipo de estrategias buscan tender un nexo entre la experiencia sensible y la experiencia simbólica de la ciudad, lo cual es bastante enriquecedor.

Dada la familiaridad que ya tenía con el uso de mapas, me pareció que sería buena idea mantener el diálogo a partir de la fotografía con los otros transeúntes sobre un mapa, de manera que pudiera mostrarles diversas escenas urbanas y escuchar en dónde consideraban que ocurrían y los motivos por los que emplazaban tales escenas en determinados puntos del mapa. Partí del supuesto de que una evocación de este tipo plasmaría en el plano cartográfico una expresión territorializada y objetivada de los imaginarios de los colaboradores.

Realicé la selección de las fotografías a partir de diversas categorías según zonas: comerciales, habitacionales, céntricas, periféricas, de servicios e icónicas. Además, añadí un par lugares que consideraba crípticos, cuya arquitectura o contexto no tuviera elementos que los hicieran fácilmente ubicables en un mapa. Además de las imágenes de lugares, agregué dos imágenes de publicidad espectacular y tres imágenes que muestran escenas ocurridas a bordo de diferentes autobuses sin número de ruta a la vista, en cuyo primer plano aparecen como protagonistas otros usuarios del transporte público. En total, sumaron una serie de 27 fotografías.

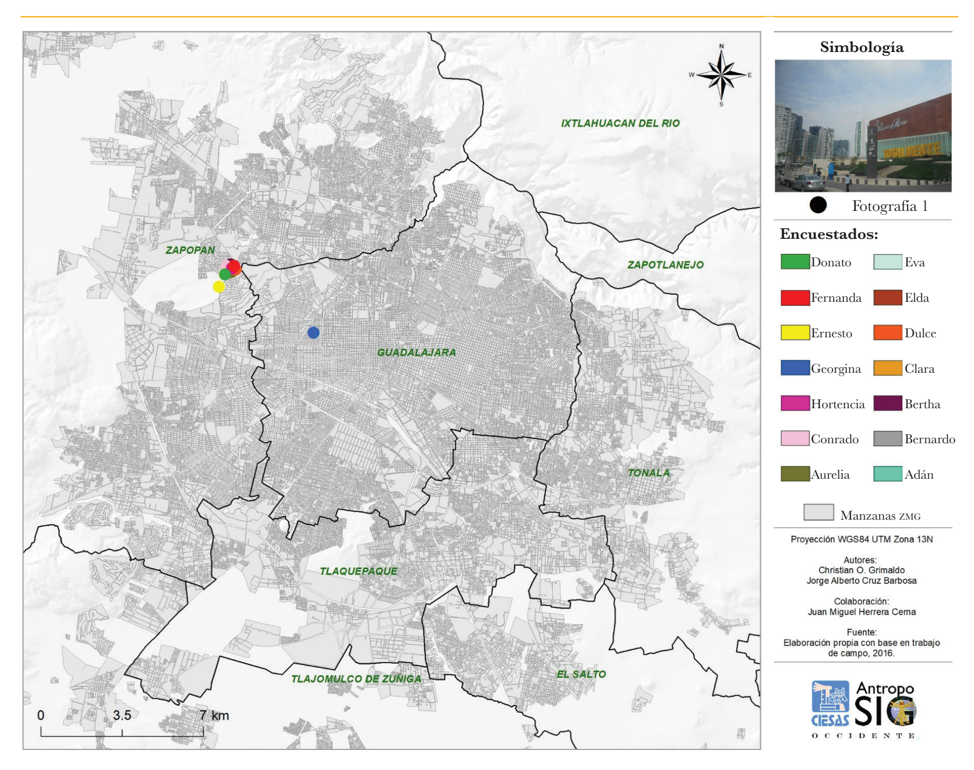
Ante cada colaborador extendí un plano recortado del AMG, donde les pedía que señalaran su casa y su trabajo o lugar de estudio. Si tenían dificultades para ubicarse les ayudaba a encontrar puntos cercanos a ambos sitios. Luego les comentaba que iba a mostrarles una serie de fotografías que habían sido tomadas en diversas ubicaciones contenidas dentro de ese plano, en seguida mostraba la primera imagen y les pedía que la observaran detenidamente y que señalaran el punto del mapa en el que ellos consideraban que ese lugar o esa situación se encontraba. Cada punto se iba enumerando de manera sucesiva hasta haber llenado el mapa con las ubicaciones de los 27 puntos.[9]

---

[9] 23 de las 27 fotografías fueron tomadas de los recorridos etnográficos, sobre todo porque el autor consideró que representaban recurrencias en el paisaje de las diversas zonas observadas.

Luego de que los participantes ubicaban cada fotografía en un punto del mapa, les planteaba algunas preguntas con el fin de conocer los motivos por los que habían ubicado el lugar de la imagen en determinada ubicación y no en otra. Por lo regular, estas preguntas se realizaban a manera de un diálogo, buscando que cada colaborador detallara lo más posible los motivos que le hacían ubicar cada imagen en cierto punto; algunos ejemplos de estas preguntas fueron: ¿qué te hace pensar que es ahí?, ¿eso no pasaría en otro lugar?, ¿y sólo en ese sitio lo has visto?, ¿por qué no en otro sitio?

A continuación, muestro algunos ejemplos de los resultados de este tipo de registros. La fotografía del punto 1 muestra la zona comercial de tipo exclusivo ubicada al poniente del AMG conocida como plaza Andares. La imagen capta un plano general de la zona donde están una tienda departamental y una serie de edificios verticales. La ubicación que se adjudica a este lugar es unánime entre los colaboradores. Es por ello que el mapa muestra una serie de puntos superpuestos. Un detalle importante es

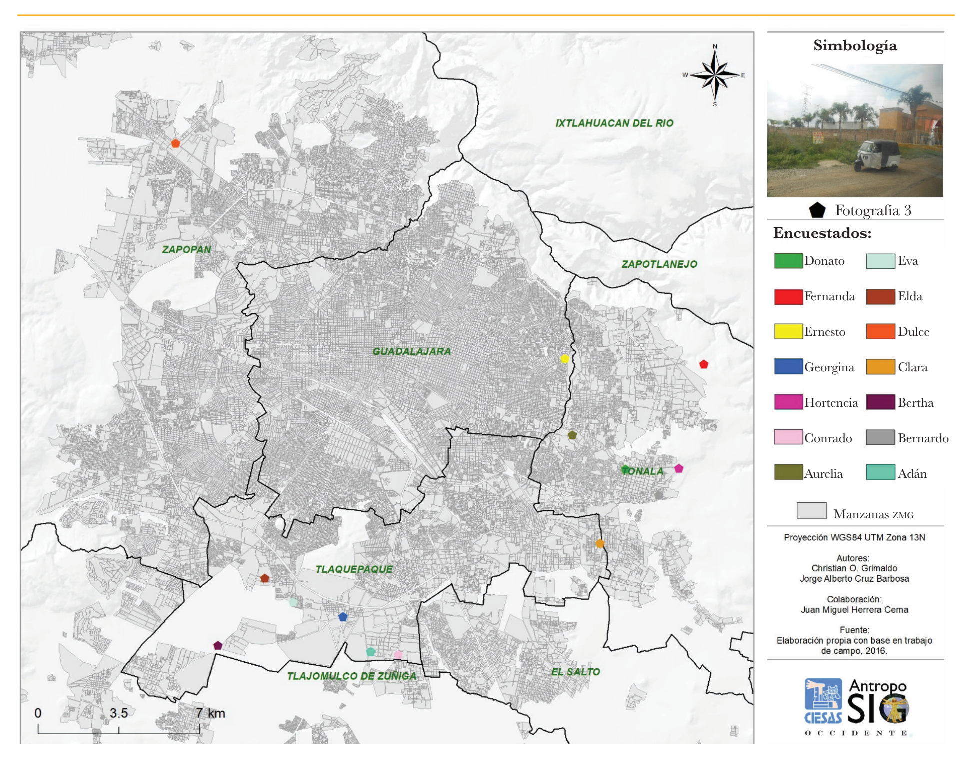


Mapa 2. Ubicación atribuida a la fotografía 1

Fuente: Elaboración propia con la colaboración de Antropo SIG Occidente.

que varios de los participantes manifestaron no haber estado nunca en ese lugar; en algunos casos, incluso, se aseveró no haber pasado siquiera por ahí, pero ubicaron el punto en el lugar exacto en que se encuentra.

La ubicación del punto 3 muestra una lectura interesante sobre los paisajes que denotan marginalidad en el AMG. Se trata de un sitio en las periferias del municipio de Tonalá. En primer plano, se muestra un "mototaxi", vehículo pequeño que se ha introducido de manera irregular, pero a cuyos propietarios se les han concedido amparos que exhiben ante las autoridades para continuar circulando; operan sobre todo en zonas donde el servicio del transporte público es nulo o escaso y que suelen ser lugares donde existen nuevas urbanizaciones, en la periferia. La lectura de la mayoría de los participantes iniciaba identificando al mototaxi con la periferia, lo cual se acompañaba de su asociación con la calle de terracería. El edificio del fondo fue considerado por algunos como una casa ostentosa y por otros como un local de fiestas.

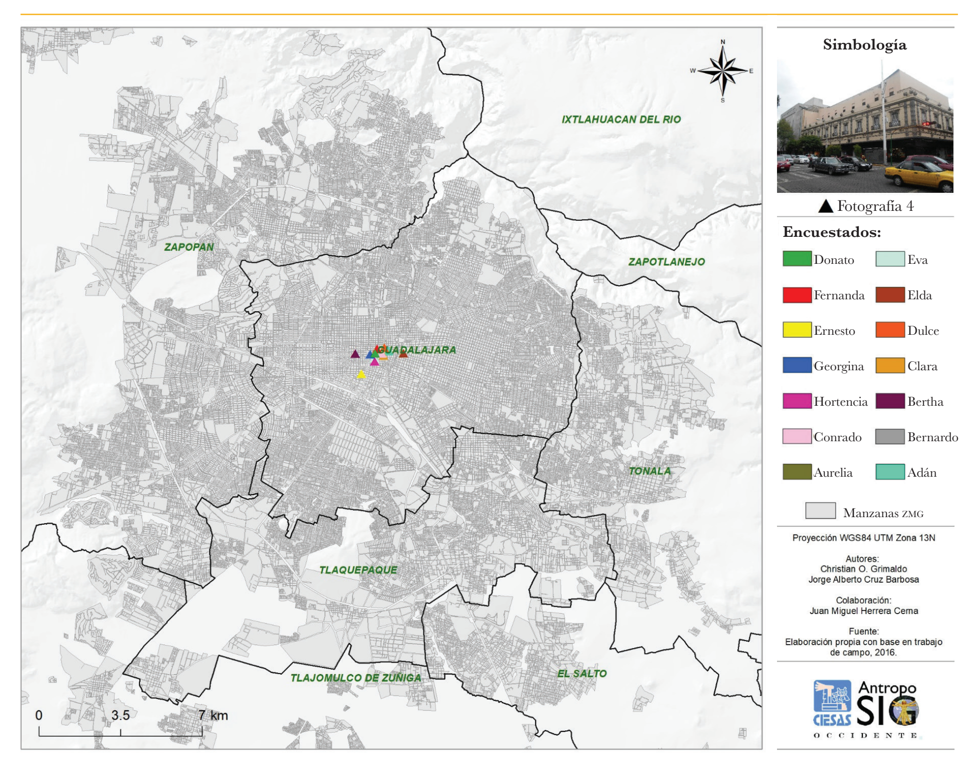


Mapa 3. Ubicación atribuida a la fotografía 3

Fuente: Colaboración con Antropo SIG Occidente.

Uno de los detalles más interesantes de la manera en que están distribuidos estos puntos es que están asociados con el oriente y el sur de la ciudad. En varios casos se comentó que eso podría estar en el municipio de Tlajomulco, a pesar de que se explicitó que todas las fotos habían sido tomadas dentro del perímetro que comprendía el plano. Por ello, una buena parte de los puntos aparece en el sur, hacia donde estaría el municipio mencionado. Esto es importante si se retoma la mención del Anillo Periférico como la frontera que marca la periferia social, además de la mención de lo estético como patrón que orienta la ubicación geográfica de los colaboradores y sus zonas de adscripción.

La fotografía 4 muestra la avenida Juárez, una de las principales de Guadalajara a la altura del centro. Se muestra la vialidad con circulación de algunos automóviles; en una esquina se aprecia una tienda de ropa con larga tradición, llamada El Nuevo Mundo. En este caso, la arquitectura del edificio que alberga la tienda mencionada y los adoquines fueron el

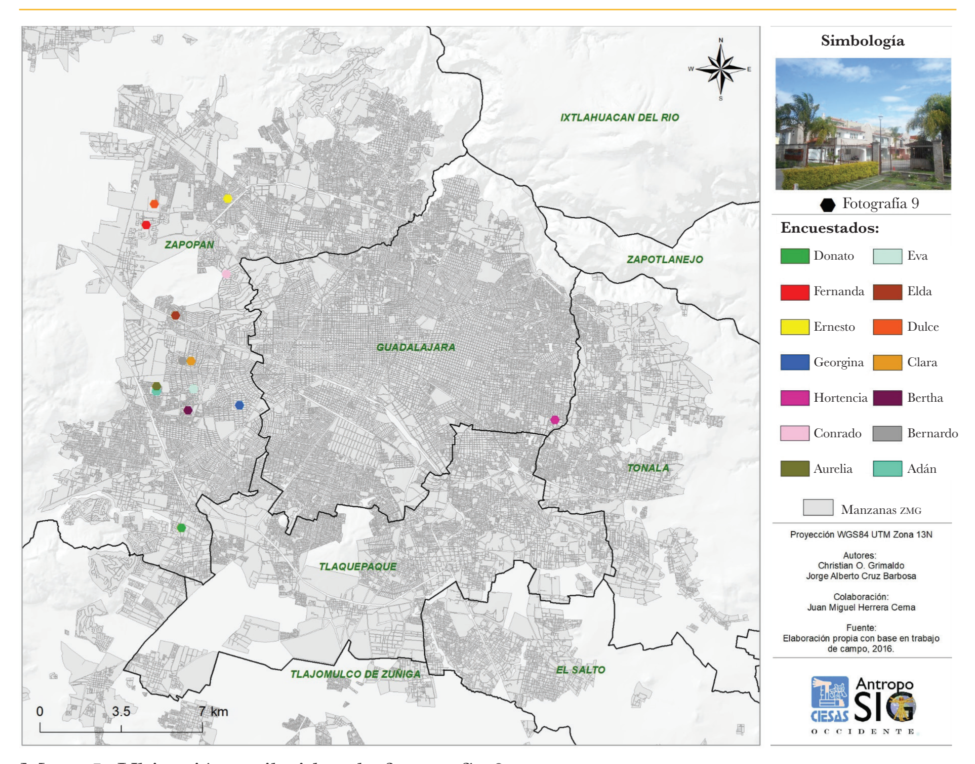


Mapa 4. Ubicación atribuida a la fotografía 4
Fuente: Colaboración con Antropo SIG Occidente.

principal motivo que orientó a los participantes para ubicar el lugar en sitios muy similares. Al igual que en el mapa 1, se muestra una superposición de los puntos. El centro es sumamente reconocible, al igual que en los mapas mentales. Para el usuario habitual del transporte público es común haber transitado por esta y otras zonas del centro.

La fotografía 9 muestra la entrada a un coto privado ubicado en el municipio de Zapopan, sobre la avenida Guadalupe. Se aprecia un perímetro cercado por una barda y herrería; este perímetro separa el espacio público del espacio privado de quienes habitan tras el cercamiento. También se alcanza a ver una caseta de seguridad en la esquina inferior derecha y algunos cajones de estacionamiento. Las casas en el interior son de dos o tres plantas y sus fachadas muestran algunos acabados y diseños comunes.

El mapa 4 ofrece una lectura que se complementa con la del mapa 2. Aquí, los colaboradores decidieron ubicar el lugar en función de lo que

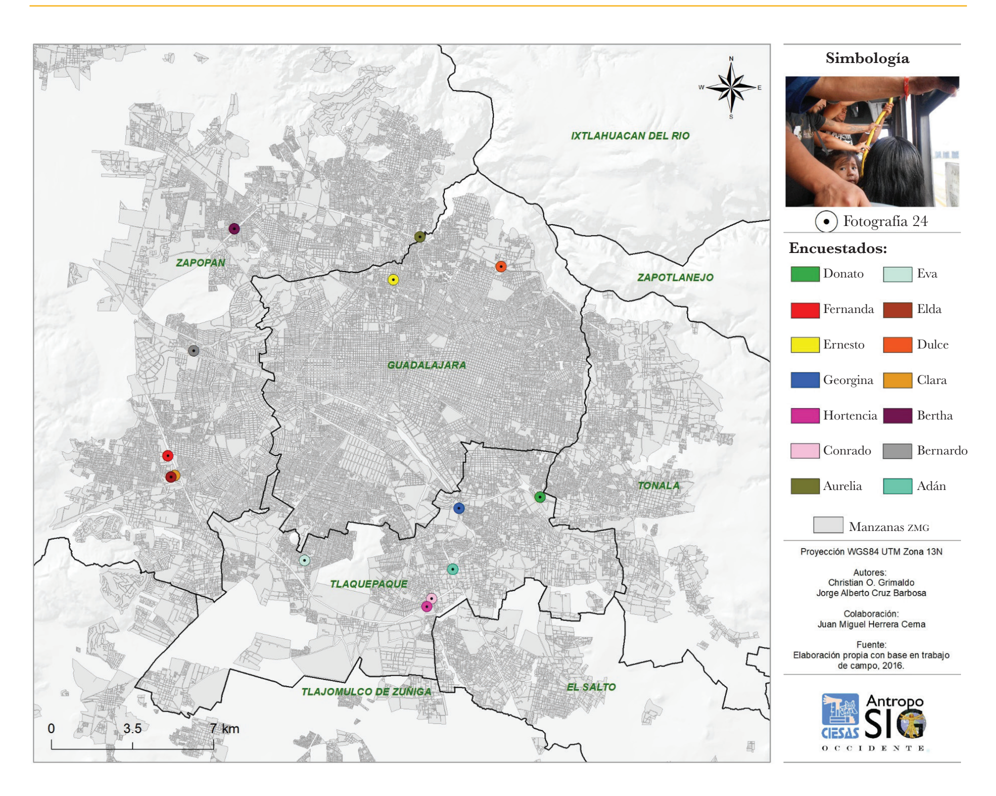


Mapa 5. Ubicación atribuida a la fotografía 9

Fuente: Colaboración con Antropo SIG Occidente.

ellos consideran la zona donde sería más común identificar fachadas de lo que algunos definen como "buen gusto"; o bien de zonas donde existe mayor nivel adquisitivo. Un detalle que destaca en los motivos por los cuales se decide ubicar el lugar en el poniente es la presencia de jardines bien conservados. Esta zona del poniente aparece como representación de un tipo de vivienda inaccesible para las personas del oriente.

Finalmente, la fotografía 24 muestra una situación ocurrida en un vehículo del transporte público. Se trata de una unidad de la ruta 380, que circula alrededor del Anillo Periférico. Tomé la fotografía en hora pico, cerca de las 6 pm, mientras el camión transitaba por la zona sur. Lo más impresionante es la recurrencia con que los puntos se distribuyen hacia las periferias, además de la constante con que los colaboradores identificaron al vehículo como perteneciente a la ruta 380 por el hecho de que las personas que aparecen en la fotografía son de tez morena.



Mapa 6. Ubicación atribuida a la fotografía 24
Fuente: Colaboración con Antropo SIG Occidente.

Esto reafirma la correlación entre la noción de periferia social que marca al Anillo Periférico, además de los patrones de segregación racial asociados con ciertas zonas del AMG, en este caso de la mano con el estigma atribuido a la ruta 380.

Los ejemplos que he mostrado aquí son sólo algunos resultados preliminares de un ejercicio que se ha realizado con más colaboradores. La intención es mostrar el tipo de relaciones que se establecen entre la imagen, el mapa y el imaginario urbano de los participantes. Los casos que he presentado ilustran la existencia de recurrencias muy marcadas en las evocaciones de los colaboradores, que no necesariamente tienen un perfil homogéneo; entre ellos se encuentran hombres, mujeres, profesionistas, estudiantes de posgrado, albañiles, oficinistas, obreros. Uno de los roles que los vuelve más comunes es el de usuarios del transporte público, transeúntes que perciben la ciudad cotidianamente a partir de recorridos a bordo de vehículos colectivos.

Bien podría preguntarse cuál es el papel que desempeña el ser usuario del transporte público en el señalamiento que hacen de ciertos puntos en el plano geográfico, especialmente cuando yo mismo he señalado que algunos colaboradores argumentaron nunca haber pasado por ciertas zonas antes de poner el punto en el mapa. Lo que este ejercicio cartográfico nos indica es que la presencia de ciertos actores en determinados puntos de la ciudad está normada, es decir, que existen determinadas zonas del espacio público en las cuales la práctica de las personas estará limitada exclusivamente al tránsito, debido a los imaginarios institucionalizados que les preceden. Aún más, en algunos casos, si su respectivo autobús no pasa por esas zonas, o no constituyen puntos laborales, será difícil encontrar motivos por los cuales decidan acercarse. A causa de las experiencias referenciales, habrá usuarios del transporte público que se limiten a transitar por ciertas zonas y no a utilizarlas, tal es el caso de Aurelia, quien al ser entrevistada comentó la advertencia de no ir a la plaza Andares porque ahí trataban mal a la gente de bajos recursos económicos; así como su idea de que la piel morena de quienes habitan esa zona no es igual a su piel morena. En casos como éste, el papel de usuario del transporte público se suma a otros atributos de segregación, como la raza y la clase social.

Hiernaux y Lindón (2007) destacan que una parte importante de lo que se estudia bajo el concepto de imaginarios se sostiene en lo que Alfred Schutz consideró como el concepto de *Wissensvorrat* o "acervo de cono-



cimiento", con el cual se refería al conocimiento de una sociedad que las personas incorporan y replantean en sus vidas, mediante la experiencia en sus trayectorias de vida. Ese conocimiento incorporado conforma acervos subjetivos de conocimiento, en los cuales se integran experiencias biográficas personales. Según señalan, cada persona comparte una parte de su acervo subjetivo con los otros, y en esos fragmentos se encuentra lo que sostiene la vida social, la interacción y la comunicación (Hiernaux y Lindón, 2007:160). En ese sentido, los imaginarios urbanos implicados en el mapeo que he mostrado aquí no dan cuenta únicamente de la evocación superficial de ciertos lugares, sino de una orientación a la práctica, una tendencia a la interacción y a la identificación de las personas con la ciudad, creada desde la experiencia urbana.

Conclusiones

Mi intención al compartir la experiencia de configurar una propuesta metodológica para el estudio de la experiencia del tránsito por la ciudad de otros usuarios del transporte público ha sido resaltar que, cuando las estrategias de estudio preceden por completo a la realidad estudiada, se corre el riesgo de llegar a un callejón sin salida. En términos antropológicos, la realidad urbana es parecida a un camino sin señalamientos en el que necesitamos pedir indicaciones a los otros que transitan por ella.

A primera vista, la interacción de los transeúntes del transporte público con otros actores y el paisaje urbano ocurre en los términos fugaces y anodinos característicos del anonimato. Sin embargo, la metodología que he propuesto aquí muestra que, detrás de la superficialidad y fugacidad de los encuentros individuales, ocurre un encuentro más duradero: el encuentro en el nivel de estructuras socializantes que ordenan el territorio urbano, así como la presencia y las prácticas de las personas en determinadas zonas.

En la escala personal de la experiencia, puede resultar poco significativo cuando un individuo identifica "superficialmente" a otro y lo clasifica bajo un rol funcional en el espacio público: es una mujer, es un hombre, es joven, es adulta, es estudiante, es albañil, es oficinista; lo más probable es que el rostro de los participantes de la interacción que se da en esos términos se difumine pronto en la memoria de quien percibe y clasifica, casi al mismo tiempo que ocurre otro encuentro del mismo tipo. Sin embargo, en la escala social de la experiencia, estos encuentros, que pueden tomarse

por superficiales y fugaces, demuestran ser el sustento del orden más duradero de la ciudad; sobre todo, porque tales reconocimientos ocurren en un contexto sociohistórico espacializado. Cuando percibimos a alguien al transitar por la ciudad y lo clasificamos según su imagen dentro del orden social en que vivimos cotidianamente, también nos estamos clasificando a nosotros mismos mediante un interjuego de imaginarios urbanos. Esas lecturas superficiales sustentan el orden más profundo de las ciudades modernas y lo más sorprendente es que ocurren de manera incesante mientras transitamos por ellas.

En el caso concreto de mi estudio, el uso de la imagen se presentó más como una necesidad que como una alternativa, y esto ocurrió debido a que el propio sentido de la realidad urbana se articula a partir de interacciones basadas en la imagen; un tipo de sociedad a la que, por tales características, Delgado (2011: 20) reconoce como "óptica". En la estrategia que he descrito, la imagen se muestra lo mismo como una pluma para escribir la etnografía (Ullate, 1999) que como un estímulo para evocar y objetivar las diversas experiencias del tránsito por la ciudad. Es precisamente en la identificación de lo común entre las experiencias diversas –en el sentido que los transeúntes atribuyen a la ciudad que practican– donde radica el principal aporte del uso de la imagen; se trata de un potencial dialógico para entretejer las experiencias urbanas.

La metodología que propongo posibilita la comprensión del proceso mediante el cual los transeúntes se apropian y reinterpretan ciertas narrativas relativamente coherentes a partir de aquello que experimentan en sus recorridos cotidianos, según unidades de sentido territorializadas. Es a partir de estas narrativas que sus experiencias individuales al transitar por el espacio público dotan de sentido colectivo a la ciudad.

La estrategia que he mostrado articula la vivencia y la referencia como parte de un mismo proceso mediante el cual los usuarios del transporte público conocen y actúan en el plano cotidiano del transitar urbano. Se visibiliza así la manera en que los transeúntes se orientan en el plano geográfico y social, mostrando que transitan cotidianamente tanto por una red de circuitos viales como por una red de relaciones simbólicas que los configura como personas y los restringe a ciertas prácticas y puntos geográficos.

La principal limitación de esta estrategia, tal como la he compartido, es que no alcanza a mostrar todos los elementos y factores que configuran

los imaginarios institucionalizados, dentro de los cuales la mayoría de los sujetos urbanos nos insertamos al ser socializados desde edades tempranas. Para ello, es necesaria una lectura crítica y longitudinal de la historia particular de la morfología de la ciudad o metrópolis en que el tránsito ocurre, así como la enunciación de los actores políticos que se benefician de un determinado orden urbano. De lo contrario, puede caerse en el supuesto erróneo de que el orden urbano se teje únicamente con la suma de experiencias en el presente.

Bibliografía

Alyanak, Oguz *et al.* (1980). "Shadowing as a Methodology: Notes from Research in Strasbourg, Amsterdam, Barcelona, and Milan", en George Gmelch, Petra Kuppinger (coord.) *Urban life. Readings in the Antrhopology of the City.* Long Grove: Waveland Press, pp. 89-102.

Aguilar, Miguel Ángel (2006). "Recorridos e itinerarios urbanos: de la mirada a las prácticas", en Patricia Ramírez, Miguel Ángel Aguilar (coords). *Pensar y habitar la ciudad. Afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo.* Madrid: Anthropos.

Ardèvol, Elisenda y Nora Muntañola (2004). "Visualidad y mirada. El análisis cultural de la imagen", en Elisenda Ardèvol, Nora Muntañola (coord.) *Representación y cultura audiovisual en la sociedad contemporánea.* Barcelona: UOC.

Berger, Peter y Thomas Luckmann (2006). *La construcción social de la realidad.* Buenos Aires: Amorrortu.

Büscher, Monika (2006). "Vision in motion", *Environment and Planning,* vol. 38, pp. 281-299.

— y J. Urry (2009). "Mobile methods an the empirical", *European Journal of Social Theory*, vol. 12, núm. 1, pp. 99-116.

Caracol Urbano (2014). "Ensayo de ruta. Apuntes etnográficos de una investigación sobre transporte público en la zona metropolitana de Guadalajara (México)", *URBS Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales,* vol. 5, núm. 1, pp. 147-158.

Castoriadis, Cornelius (2013). *La institución imaginaria de la sociedad.* México: Tusquets.

Castro, Constancio de (1997). *La geografía en la vida cotidiana. De los mapas cognitivos al prejuicio regional*. Barcelona: Serbal.

Corona, Sarah y O. Kaltmeier (2012) *En diálogo. Metodologías horizontales en ciencias sociales y culturales*. Barcelona: Gedisa.

Delgado, Manuel (2011). *El espacio público como ideología*. Madrid: Catarata.

Downs, Roger y David Stea (eds.) (1974). *Image and environment. Cognitive maps and spatial behavior.* Aldine.

Fernández, Pablo (2004). *El espíritu de la calle. Psicología política de la cultura cotidiana*. Barcelona: Anthropos.

García Canclini, Néstor (2007). "¿Qué son los imaginarios y cómo actúan en la ciudad?" Entrevista realizada por Alicia Lindón, 23 de febrero de 2007, *Eure,* vol. 33, núm.99, pp. 89-99.

Goffman, Erving (1997). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu.

Grimaldo, Christian (2017). "La práctica del recorrido como construcción de sentido y territorialidad en la vida urbana", *Anuario de Espacios Urbanos. Historia, cultura y diseño*, núm. 24, pp. 15-35.

Hiernaux, Daniel y A. Lindón (2007). "Imaginarios urbanos desde América Latina. Tradiciones y nuevas perspectivas", en *Imaginarios urbanos en América Latina: urbanismos ciudadanos.* Barcelona: Fundación Antoni Tàpies.

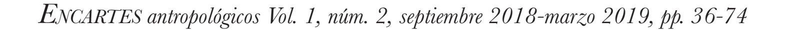
Jirón, Paola y P. Mansilla (2014). "Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago", *Eure*, vol. 40, núm. 121, septiembre-diciembre, pp. 5-28. Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

Lynch, Kevin (2008). *La imagen de la ciudad.* Barcelona: Gustavo Gili.

Morris, Jim (2004). *Locals and Experts: The New Conservation Paradigm in the MANU Biosphere Reserve, Peru and the Yorkshire Dales National Park, England*. Tesis doctoral, Universidad de Lancaster.

Ortiz, Anna (2006). "Uso de los espacios públicos y construcción del sentido de pertenencia de sus habitantes en Barcelona", en Alicia Lindón, Miguel Ángel Aguilar, Daniel Hiernaux (coord.), *Lugares e imaginarios en la metrópolis,* pp. 67-84. Madrid: Universidad Autónoma Metropolitana/Anthropos.

Park, Robert (1999). *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana.* Barcelona: Serbal.





Pellicer, Isabel, P. Vivas-Elias y J. Rojas (2013). "La observación participante y la deriva: dos técnicas móviles para el análisis de la ciudad contemporánea. El caso de Barcelona", *Eure*, vol. 39, núm. 116, pp. 119-139.

Reguillo, Rossana (2000). "La clandestina centralidad de la vida cotidiana", en Alicia Lindón (coord.), *La vida cotidiana y su espacio-temporalidad*, pp. 77-93. Barcelona: Anthropos.

Sheller, Mimi y J. Urry (2006). "The New Mobilities Paradigm", *Environment and Planning*, vol. 38, pp. 207-226.

Sennett, Richard (1997). *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental.* Madrid: Alianza.

Torre, Renée de la (1998). "Guadalajara vista desde la Calzada: fronteras culturales e imaginarios urbanos", *Alteridades*, vol. 8, núm. 15, pp. 45-55.

Ullate, Martín (1999). "La pluma y la cámara. Reflexiones desde la práctica de la antropología visual", en *Revista de Antropología Social*, núm. 8, pp. 137-158.

Vergara, Abilio (2013). *Etnografía de los lugares: Una guía antropológica para estudiar su concreta complejidad.* México: INAH.

Wirth, Louis (1938). "Urbanism as a way of life", *The American Journal of Sociology*, vol. 44, núm. 1, pp. 1-24.

Christian O. Grimaldo es licenciado en psicología por la Universidad de Guadalajara y maestro en Estudios Sobre la Región por El Colegio de Jalisco. Actualmente cursa estudios de doctorado en el CIESAS-Occidente, donde investiga formas de practicar, imaginar y ser en la ciudad a partir del uso cotidiano del transporte público. Es coordinador de proyectos de formación y aplicación profesional dedicados al estudio de procesos urbanos; profesor de psicología social, adscrito al Departamento de Psicología, Educación y Salud en el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO). Entre sus intereses de investigación se encuentran los imaginarios urbanos, las metodologías móviles y la subjetividad urbana.



DIRECTORIO





ENCARTES antropológicos, año 1, núm 2, septiembre 2018-marzo 2019, es una revista académica digital de acceso libre y publicación semestral editada por el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, calle Juárez, núm. 87, Col. Tlalpan, C. P. 14000, México, D. F., Apdo. Postal 22-048, Tel. 54 87 35 70, Fax 56 55 55 76, y El Colegio de la Frontera Norte Norte, A. C., Carretera escénica Tijuana-Ensenada km 18.5, San Antonio del Mar, núm. 22560, Tijuana, Baja California, México. Tel. +52 (664) 631 6344, encartesantropologicos@ciesas.edu.mx. Directora de la revista: Ángela Renée de la Torre Castellanos. Alojada en la dirección electrónica http://www.encartesantropologicos.mx. ISSN: en trámite.